ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Za miesiąc wrzesień dolicza się 30 gr.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 1. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 9 stycznia 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 113.**

Ruch węzła przymorskiego Wisły (Einlage) w r. 1925.

Kierunki ruchu.

Szluza Einlage leży na terenie Wolnego Miasta, lecz jest pod zarządem Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. Stanowi ona ważny punkt węzłowy w komunikacji rzecznej. Łączy ona stojące wody Martwej Wisły, nad którą leży Gdańsk i Nowy Port, z Żywą Wisłą, a przez to ze wszystkiemi drogami wodnemi Rzeczypospolitej z wyjątkiem Dniestru. Z drugiej strony prawie naprzeciwko Einlage na prawym brzegu Wisły Żywej leżą wejścia do dróg wodnych prowadzących na wschód. Są to szluzy: Gdańska Głowa, wprowadzająca do potężnej niegdyś Wisły Elbląskiej i szluza Czerwona Buda służąca do wejścia na kanał Wisła-Zalew. Obie te drogi wodne służą żegludze nietylko ku Elblągowi i Malborkowi, lecz również nad Zalew Wiślany i poprzez Zalew do Królewca, lub też dalej Pregołą, Deimą i Gulgą na dolny Niemen i do Kłajpedy.

Statystyka ruchu statków przez szluzę Einlage odbija przeto nietylko [illegible]ch wiślany między całą Polską a [illegible] również zawiera w so[illegible]odny pomiędzy [illegible]mi terenami [illegible] Prusami [illegible] z Kłaj-

Przyzwyczailiśmy się dotychczas traktować ruch Dolnej Wisły tylko w znaczeniu: wnętrze kraju-port gdański. Należy jednak również mieć na uwadze ważne rozgałęzienie Einlage-Zalew, gdyż i ten kierunek ruchu towarowego wodnego będzie mógł również dla nas mieć w przyszłości znaczenie.

Ogólna statystyka ruchu.

Z Żywej Wisły na Martwą (do portu gdańskiego) przez szluzę Einlage przeszło w r. 1925 5135 statków o łącznej nośności 430419 ton i z ładunkiem 121 291 ton. W stosunku do roku 1924 wzrosła ilość statków o 45 proc., łączny tonaż ich o 52 proc., ładunek całkowity o 28 proc.

W porównaniu jednak do r. 1912 liczba ogólna ruchu jest mniejsza: dla liczby statków o 3,9 proc., dla łącznej nośności ich o 29 proc., dla ilości ładunku o 58 proc.

Przy przejściu z martwej Wisły na Żywą, czyli opuszczając port gdański notowano w r. 1926 w Einlage 5162 statki o łącznej nośności 445400 ton z łącznym ładunkiem 86618 ton. W stosunku do r. 1924 ilość statków w tym kierunku wzrosła o 43 proc., tonaż również o 43 proc., ilość ładunku nawet o 54,6 proc. Natomiast brakuje jeszcze do wielkości ruchu 1912 r.: w liczbie statków 3,4 proc., w tonażu ich 30 proc., w ładunku zaś 71 proc.

Postęp jednak jest bądźcobądź, w stosunku do poprzednich dwu lat bardzo znaczny.

Poszczególne rodzaje statków w statystyce szluzy Einlage.

1. **Statki holowane i żaglowce.** Liczba ich w kierunku na Martwą Wisłę wynosiła w r. 1925 1579, nośność zaś łączna 321309 t. W stosunku do r. poprzedniego liczba jest o 39 proc. większa, tonaż zaś o 54 proc. większy. W stosunku do r. 1912 jeszcze o 41 proc. mniejsza w liczbie, o 40 proc. zaś w tonażu.

Ruch tychże statków na Żywą Wisłę wynosił 1548 statków o łącznej nośności 334847 ton. W porównaniu do r. 1924 liczba wzrosła o 25 proc., nośność zaś łączna o 42 proc. W stosunku do r. 1912 istnieje jeszcze niedobór 42 proc. w liczbie statków i 36,6 proc. w tonażu tych statków.

2. **Holowniki.** Liczba ich wynosiła przy przejściu na Martwą Wisłę 475, czyli o 10 proc. więcej niż w roku 1924 i 14 proc. mniej niż w r. 1912.

Przy przejściu na Żywą Wisłę notowano 482 holowników czyli o 8 proc. więcej niż w r. 1924 i o 16 proc. mniej niż w r. 1912.

Jak widać ruch holowników prawie już osiągnął wielkość przedwojenną.

3. **Parowce osobowe.** Godne jest zanotowania, że ruch parowców osobowych obejmuje prawie wyłącznie po-

łączenia między przystaniami Wolnego Miasta oraz połączenia z Prusami Wschodniemi (Elblągiem). Tu daje się zauważyć wielkie ożywienie nawet w stosunku do czasów przedwojennych. Weszło bowiem z Żywej Wisły 2530 parowców osobowych, czyli o 61 proc. więcej niż w r. 1924 i o całe 88 proc. więcej niż w r. 1912. Wyszło natomiast z Martwej Wisły 2547 parowców osobowych, czyli o 63 proc. więcej niż w r. 1924 i o 100,7 proc. więcej niż w r. 1912.

Zauważyć jednak należy, że pod parowcami osobowemi statystyka szluzy rozumie również motorówki, nawet najmniejsze. Gdyby statystyka posiadała specjalnie tonaż statków osobowych, wystąpiłoby na jaw, że wzrost tonażu w ruchu osobowym jest jednak jeszcze nieznaczny.

4. **Parowce (silnikowce).** Ruch tych statków z Żywej Wisły na Martwą wynosił w ub. roku 551 przejść, czyli 40 proc. więcej niż w r. 1924, lecz jeszcze 25 proc. mniej niż w r. 1912. Na Żywą Wisłę było przejść 585, czyli 50 proc. więcej niż w r. 1924 a 29 proc. mniej niż w r. 1912.

Te statki prawie wyłącznie kursowały w kierunku Elbląskiej Wisły i kanału Wisła-Zalew; na Żywej Wiśle przewóz towarów na silnikowcach bez pociągu holowniczego nie jest praktykowany jako nierentowny.

Na stojących wodach Martwej Wisły, Elbląskiej Wisły, kanału Wisła-Zalew i Zalewu Wiślanego jest stosowany zamiast holowania typ niewielkiego parowca „żeglugi Zalewu", górujący tu nad żeglugą holowniczą. Liczby więc dotyczące towarowych parowców obejmują prawie wyłącznie statki gdańskie, niemieckie-wschodniopruskie i litewskie-kłajpedzkie.

Całkowity tonaż silnikowców (figurujących jako parowce) jest wymieniony w statystyce szluzy lecz zsumowany w jednej rubryce, wyrażając łączną nośność wszystkich silnikowców wyżej wymienionych w poz. 2. 3. i 4. Tonaż silnikowców przybyłych z Żywej Wisły na Martwą wynosił 109110 ton, czyli 48 proc. więcej niż w roku poprzednim i 15 proc. więcej niż w r. 1912. W stronę Żywej Wisły przeszedł tonaż 110553 ton, czyli 48 proc. więcej niż w r. 1924 i 11,5 proc. więcej niż w r. 1912. Wskazuje to niewątpliwie na pewne ożywienie ruchu na stojących wodach pomiędzy Gdańskiem a Zalewem Wiślanym. Istnienie tego ożywienia najlepiej zbija głosy prasy niemieckiej, narzekającej na rzekome skutki „odcięcia" Gdańska od Niemiec. Powstanie Wolnego Miasta niewątpliwie przyczyniło się do ożywienia ruchu na drogach wodnych w granicach Wolnego Miasta. Daje się to doskonale wytłomaczyć przez podwojenie ruchu portowego i wysyłkę w związku z tem większej ilości drobnych partyj towarów do miejscowości w delcie Wisły i nad Zalewem. Więcej szczegółowa statystyka musiałaby potwierdzić te przypuszczenia.

Ciekawym objawem jest lekki wzrost średniej nośności statku bezsilnikowego w stosunku do r. 1912: wynosił on wówczas [illegible] r. zaś 1925 wynosił 203 tony. Świadczy to nietyle o zmniejszeniu ilości drobnych żaglowców ile o zwiększeniu ilości większych berlinek, kursujących na Wiśle. Wbrew niesłusznym agitacyjnym twierdzeniom prasy niemieckiej, warunki żeglowności dolnej Wisły, szczególnie zaś po pochodzie lodów r. 1924 znacznie się poprawiły. Niejednokrotnie musiały to już powtórzyć źródła niemieckie. Należy spodziewać się, że już niedaleki jest czas, kiedy roboty regulacyjne będą podjęte nanowo i kredyty na utrzymanie starych będą powiększone. Na razie jednak stwierdzić można, że warunki żeglowności się bynajmniej nie pogorszyły.

(Dokończenie nastąpi.)

Ogłoszenie ustawy o popieraniu polskiej żeglugi morskiej.

Nr. 125 Dziennika Ustaw zawiera ustawę o popieraniu polskiej żeglugi morskiej. Według ustawy tej może być okazana pomoc materjalna ze Skarbu Państwa dla polskich towarzystw żeglugi i mogą być wydawane przez Państwo zarządzenia gospodarcze. Obecnie, jak wyjaśnił w wywiadzie prasowym p. minister przem. i handlu Osiecki, z powodu skreślenia subwencji dla żeglugi morskiej z budżetu państwowego, zastosowanie ustawy tej z dn. 25. 11. 1925 będzie się na razie ograniczało do zarządzeń powyższego ministerstwa.

Według nowej ustawy przewidziane są szerokie ulgi dla przedsiębiorstw budowy statków. Pomoc dla przedsiębiorstw budowy statków może być świadczona: 1) przez udzielanie kredytu, oraz przez udzielanie gwarancji państwowej celem uzyskania kredytu;

2) przez wypłacanie premji za statki, wykonane przy użyciu materjałów krajowych, oraz za dokonanie remontu statków;

3) przez przyznanie ulg w opłatach portowych, taryfowych, celnych oraz innych ułatwień dla zakładów budowy statków, sprowadzających bądź z zagranicy, bądź z głębi kraju, potrzebne do ich produkcji surowce, półfabrykaty i wszelkiego rodzaju części składowe mechanizmów;

4) przez uwolnienie częściowe lub całkowite przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na okres czasu nie przewyższający lat 15.

Ustawa przewiduje również pomoc dla krajowych towarzystw, ubezpieczających statki, która będzie im świadczona przez udzielenie państwowej gwarancji finansowej.

Kronika portowa.

Ruch statków polskich „Wawelu" i „Wisły" w drugiej połowie 1925 r.

Parowce polskie towarzystwa żeglugi morskiej Sarmacja „Wawel" (811 ton br.) i „Wisła" (634 tony br.) dokonały w drugiej połowie roku ubiegłego następujących podróży:

1. „Wawel": Gdańsk-Londyn i Londyn Gdańsk po 3 razy, Kłajpeda-Gdańsk, Gdańsk-Grimsby, Grimsby-Nykjöbing, Nykjöbing-Gdańsk, Gdańsk-Barrow, Barrow-Liverpool, Liverpool-Skutskar, Skutskar-Karlskar-Gefle-Skutskar-Hull, Hull-Thisted, Thisted-Gdańsk. Razem 11,154 m. morsk.

2. „Wisła": Gdańsk-Londyn i Londyn-Gdańsk po 4 razy, Gdańsk-Kings Lynn, Kings Lynn-Middlesbrough, Middlesbrough-Odense, Odense-Korsör, Korsör-Gdańsk, Gdańsk-Kjöge, Kjöge-Gdańsk, Gdańsk-Lipawa, Lipawa-Ryga, Ryga-Gdańsk, Gdańsk-Ryga, Ryga-Lipawa, Lipawa-Gdańsk, Gdańsk-Kłajpeda, Kłajpeda-Ryga, Ryga-Gdańsk, Gdańsk-Helsingfors, Helsingfors-Gdańsk, Gdańsk-Ryga. Razem 11,922 m. morsk.

P r z y p. r e d. Godne jest uwagi, że oba statki razem przebiegły w ostatniem półroczu 384,6 stopni szerokości, czyli swą przebytą drogą przeszło raz opasały kulę ziemską.

Budowa kutra na naszem wybrzeżu.

Jak donosi „Gazeta Gdańska" kuter motorowy o pojemności [illegible] ton, zbudowany przez rybaka kaszubskiego pana Kąkola w Kuźnicy, spuszczony został w tych dniach na morze. Jest to pierwszy tego rodzaju kuter nie sprowadzony ze Stoczni gdańskiej względnie z Danji. Kuter wykonany jest bez zarzutu.

Z portu w Gdyni.

Ruch statków w porcie gdyńskim wzmógł się w ostatnich tygodniach znacznie. Szkoda tylko że statki prawie bez wyjątku zawijają wpierw do Gdańska, nawet gdy są przeznaczone po ładunek do Gdyni. W ten sposób opłacają one podwójne opłaty portowe i korzyści ładowania w Gdyni nie są odczuwane przez armatorów.

Oto spis statków, które w ostatnim miesiącu (nie licząc holowników) zawinęły do Gdyni w stanie próżnym po ładunek węgla lub drzewa:

8 grudnia lit. par. Stefanie (437) [illegible] (Rd) i ten sam 28 grudnia, [illegible] grudn. Oberpresident Dellbrück 878 [illegible] grudn. fr. par. Jumieges [illegible] Worms, 29 grudn. szw. par. B[illegible] 878 (B i S) 5 stycznia duń. mot. Virginia [illegible] (B i S).

Pod [illegible] w zawiasach maklerów gdańskich, którzy zafrachtowali te statki przed ich zawinięciem do Gdyni, ażeby wykazać w jak silnej mierze [illegible] [illegible]

Najw[illegible] się zaw[illegible] jak to [illegible] Wy[illegible]

Podczas świąt ruch w Gdyni był mniejszy, jednak nie ze względu na wypoczynek świąteczny, ale ze względu na burze. 30 grudnia stały w porcie 4 statki, a mianowicie firma S. T. Wirpsza ładowała dla Elibora statek „Balticum“ 950 ton i „Stefanię“ 1050 ton, oraz lichtuga Halista nr. 3, zacharterowana przez Polbal, około 900 ton, poprzednie dwa statki są zacharterowane przez Elibora na stałe między Gdynią a Szwecją.

Prócz tego wyżej wymienione statki „Botte“ i „Jumieges“ ładowały: pierwszy węgiel (2000 ton) do Szwecji, drugi zaś 2800 m^3 kopalniaków do Dunkerki dla firmy Boismines.

Obecny stan lodów na Bałtyku.

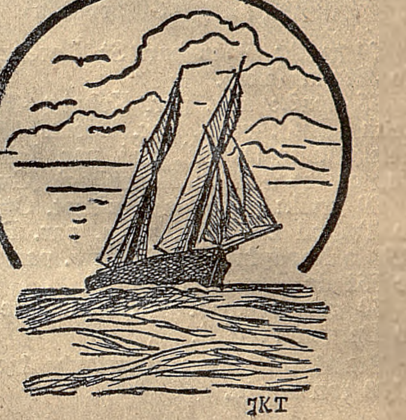
Łagodna pogoda, która się ustaliła od miesiąca prawie, wpłynęła nadzwyczaj dodatnio na żeglowność zimową Bałtyku. Jedynie żegluga na północno-botnickich wodach pozostawała nadal zamknięta, jak również żegluga na Zalewie Wiślanym.

Dostęp do Stockholmu, Mäntyluoto, Helsingforsu, a nawet i Leningradu utrzymywały bez przerwy łamacze lodów. W kanale królewieckim również pracują łamacze lodów. Inne porty Bałtyku dostępne sa bez przeszkód. W szczególności żegluga lichtug morskich z Gdańska i Gdyni do południowej Szwecji, Danji, Kłajpedy i portów łotewskich jest nadal możliwa.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch tegoroczny berlinek już się rozpoczął!

Korzystają z ostatecznego przejścia lodów dwa pociągi berlinek (4 berlinki za Wilhelmina, 6 za Goplana i 5 za Delfinem) pożeglowały w dniach 1—6 stycznia do portu gdańskiego z ładunkiem cukru z Bydgoszczy, Kruszwicy, Pakości, Nakła, Kapuściska, Rudek. Życzymy pomyślności i dalszego rozwinięcia tak wczesnej żeglugi tegorocznej!



Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

Ujednostajnienie znaków morskich. Z inicjatywy Ligi Narodów odbyło się 3 listopada w Monaco posiedzenie komisji, na którem omawiano zagadnienie, czy dla bezpieczeństwa żeglugi jest konieczne ujednostajnienie systemów latarni morskich i boi (pływaków). Komisja ta powierzyła przeprowadzenie ankiety co do urządzenia boi i bak międzynarodowemu stowarzyszeniu oficerów okrętowych marynarki handlowej.

DANJA.

Duńskie łamacze lodów w pogotowiu. Na wypadek mrozów, duńskie ministerstwo handlu uruchomiło rządowe łamacze lodów. „Vaedderen“, łamacz lodów zarządu portu Kopenhagi również już jest uruchomiony.

JUGOSŁAWJA.

Nowe jugosłowiańskie parowce na Morzu Śródziemnem. Jadranska Plovidba zakupiła w Anglji 3 parowce po 3500 ton pojemności dla ruchu regularnego między portami dalmatyńskiemi i śródziemnomorskiemi.

FINLANDJA.

Fińskie łamacze lodów. Rząd fiński posiada obecnie 4 łamacze lodów, z których najsilniejszy Tarmo posiada maszynę o mocy 3850 wskazanych K. M., Voima posiada maszynę o mocy 3600 wskazanych K. M., Sampo o mocy 3,000 wskazanych K. M. i Apu o mocy 1385 wskazanych K. M.

Łamacze te odpowiadają na następujące sygnały wywoławcze: Tarmo na OJL; Voima na OJF; Sampo na OJK; Apu na OJAD. Zakres ich działania rozciąga się na zatokę fińską i botnicką aż do Raumo.

KANADA.

Zyski żeglugi rządowej. W pierwszych 10 miesiącach r. 1925 Canadian Government Merchant Marine wykazała 12,500 funtów czystego zysku, w przeciwieństwie do 290,000 funtów straty w r. 1924.

Jak widać, zyski jeszcze nie równoważą strat.

Jakie ilości ropału spala nowoczesny wielki motorowiec.

Najnowsze towarowe motorowce dwuśrubowe, są to „Sorvard“ i „Primero“, zbudowane na stoczni Burmeister i Wain w Kopenhadze dla armatorów norweskich Kloster i Ivarans w Oslo. Tonaż brutto tych statków sięga 3,700 ton, nośność (deadweight) 7,000 ton. Pierwszy z tych statków odbył próbna jazdę w kwietniu ub. roku, drugi zaś w lipcu. Motory „Sorvard“, czterotaktowe o 6 cylindrach, 130 obrotach na minutę, mocy wskazanej [illegible] KM. normalnej szybkości 10,75 [illegible], zużywała na dobę 8,25 ton [illegible]

Północnej (Boston), druga zaś z Nowego Yorku do Montevideo.

W obydwu podróżach zużycie ropału wynosiło 7,4 tony na dobę, czyli prawie o tonę mniej niż na motorowcu „Sorvard“. W podróży do Ameryki Półn. motorowcowi „Primero“ wypadło walczyć z wiatrem o sile do 8 stopni skali Beauforta. Szybkość zmniejszyła się przy tem zaledwie do 9 węzłów, największa zaś podczas tej podróży była 11 węzłów. Średnia szybkość wynosiła 10,3 węzłów.

Przykład powyższych statków wskazuje na znaczny postęp w oszczędności paliwa na ostatnim modelu motorów Burmeister i Waina. Motory bowiem na „Sorvard“ i „Primero“ są jednakowej mocy i prawie nie różnią się w szczegółach. Ilość obrotów na „Primero“ jest nieco większa niż na „Sorvard“ i wynosiła w obydwu jego podróżach 138 obrotów na minutę.

Nasz wywóz morzem.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski, szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (24—31 grudnia).

24 grud.: szw. par. Vidar 1198 do Sztokholmu (B i S), hol. par. Dirkfland 1057 do Kopenhagi (Hansa), szw. par. Kullen 276 do Trelleborgu (B i S).

25 grud.: norw. par. Niederholm 1449 do Norrköpingu (Art), niem. hol. Tiger z licht. Wega 758 do Frederikshamnu i Walter 292 do Naxö (Rhd).

27 grud.: niem. hol. Argentina z licht Q 607 i O 589 do Gravensteinu (Art.).

29 grud.: szw. par. Ossian 894 do Gotenburgu (B i S), łot. par. Kandava 1170 do Rygi (D — S), niem. par. Dieter Hugo Stinnes 1222 do Kopenhagi (Art).

30 grud.: szw. par. Gerd 1257 do Sztokholmu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 22,600 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (24—31 grudnia).

24 grud.: ang. par. Bluestone 790 do Londynu (Shaw, Lovell i Son), ang.

par. Tellfellside 540 do Londynu (Shaw, Lovell i Son), duń. par. Holland 720 do Newcastle (Bg), duń. par. Skanderborg 1156 do Tyne Dock (Bg).

27 grud.: niem. hol. Gladiator z licht. Presse 382 i Wulksfelde 616 do Rotterdamu (D — S).

29 grud.: niem. żagl. z mot. Alfred 64 do Kopenhagi.

31 grud.: niem. par. Diana 638 do Londynu z drz. i tow. (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 13,200 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (24—31 grudnia).

24 grud.: niem. par. St. Lorenz 343 do Rewla (Lcz).

25 grud.: ang. par. Koburg 471 do Leith (Rhd), niem. par. Leona 490 do Helsingforsu (Wolff), duń. par. Johanne Margaretha 344 do Kopenhagi (Gw).

29 grud.: niem. żagl. z mot. Otto 59 do Tysted z żytem, niem. par. Bonus 519 do Kardyfu (B i S), szw. par. Kinne 551 do Swansa (Wolff).

30 grud.: norw. par. Benedicte 371 do Bergen (Wolff).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6,100 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański (24—31 grudnia).

24 grud.: niem. par. Alsheim (2198) do Rotterdamu (D — S).

28 grud.: niem. par. Brunhilde (863) do Rotterdamu (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6,400 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(24—31 grudnia.)

29 grud.: hol. Adolf z licht. cysternową Oder 946 do Rygi z naftą (B i S), niem. hol. Stein IV z licht. cysternowe Elbe 777 do Rewla z benzyną, gazoliną i naftą (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1210 ton prod. naftowych.

Wysokie wodostany Wisły.

Nadzwyczaj obfite opady i tajanie śniegów wywołało mocne **wzniesienie** się zwierciadła Wisły. Jeszcze przed tem jednak Wisła całkowicie oczyściła się od lodów. W obecnej chwili kulminacja która ok. 28 grudnia zachodziła w Warszawie, nastąpiła w Tczewie. Oczekiwać więc należy ogólnego opadania wód.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
11. 1.	z Lipawy	do Nowego Jorku	12. 1.	Lituania	Baltic-America-Line
1. 3.	"	"	2. 3.	"	"
22. 3.	"	"	23. 3.	Estonia	"
5. 1.	„ Hull	„ Hull	8. 1.	Kowno	Ellerman i Wilson
11. 1.	„ Londynu	„ Londynu	15. 1.	Smolensk	Lines Agency Coy Ltd.
18. 1.	„ Hull	„ Hull	22. 1.	Kowno	"
25. 1.	„ Londynu	„ Londynu	29. 1.	Smolensk	"

Wodostany Wisły.

Grudzień / Styczeń — Daty:	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7
Kraków	—206	—215	—170	— 90	— 36	+ 16	— 34	— 60	— 60	— 92	—116	—140
Zawichost	223	196	185	229	228	281	298	290	270	245	236	220
Warszawa	150	297	254	192	220	245	285	339	349	330	309	[illegible]
Płock	144	150	191	199	204	295	210	244	292	—	309	[illegible]
Toruń	52	51	50	202	251	258	244	277	335	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Fordon	237	260	265	164	266	260	248	262	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Tczew	214	218	212	222	462	281	188	282	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ujście (Schiewenhorst)	250	258	254	248	254	278	270	260	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w druka[illegible]